



(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

(12) **Offenlegungsschrift**
(10) **DE 198 31 765 A 1**

(5) Int. Cl. 6:
E 05 F 15/14
E 05 F 17/00
E 05 F 1/08
E 05 D 15/06
H 02 K 7/00

(21) Aktenzeichen: 198 31 765.4
(22) Anmeldetag: 15. 7. 98
(43) Offenlegungstag: 21. 1. 99

(66) Innere Priorität:
197 30 310.2 15. 07. 97

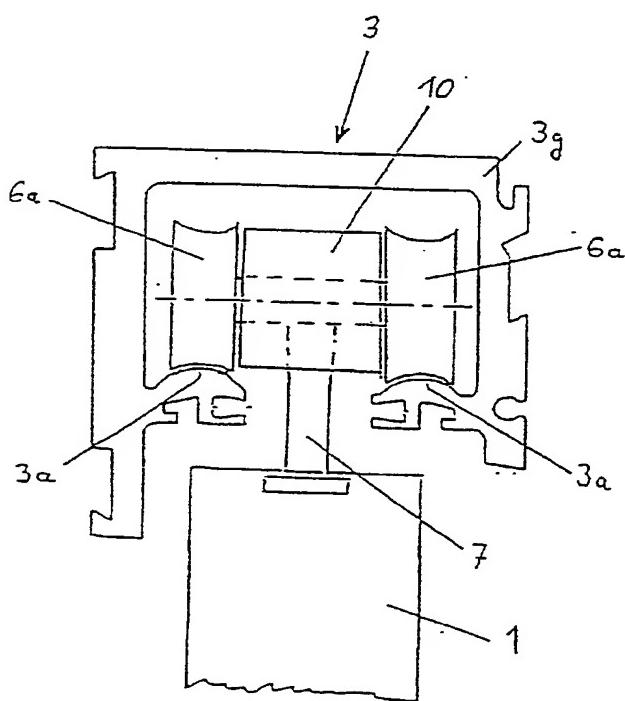
(72) Erfinder:
Erfinder wird später genannt werden

(71) Anmelder:
GEZE GmbH, 71229 Leonberg, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

(54) Automatische Tür- oder Fensteranlage

(55) Es wird eine automatische Tür- oder Fensteranlage beschrieben, die zwei gegenläufig angetriebene Flügel 1, 2 aufweist und zwei seitliche Festfeldflügel 1a, 2a. Um einen besonders kompakten Aufbau zu erhalten, ist jeder Flügel 1, 2 mit einem separaten Antriebsmotor 10 ausgestattet, welcher mit seinem Abtriebsglied unmittelbar auf die Laufrollen 6a des Rollenwagens der Flügel einwirkt. Der Antriebsmotor 10 ist hierbei im Bereich des Rollenwagens in der Laufschiene 3 aufgenommen und wird mit dem Flügel 1, 2 mitgeführt.



Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine automatische Tür- oder Fensteranlage mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Patentanspruchs 1.

Aus der EP 0 597 208 A1 ist eine elektromotorisch angriebene Schiebeflügelanlage bekannt. Bei den Schiebeflügeln handelt es sich um in einer Laufschiene verschiebbar geführte Trennwandelemente, die über jeweils einen separaten Antriebsmotor angetrieben sind. Die Antriebsmotoren sind jeweils auf den Rollenwagen montiert. Die Abtriebswelle des Antriebsmotors ist über einen Riementrieb und ein Planetengetriebe mit einer Welle der Laufrolle getriebemäßig gekoppelt. Die Stromversorgung der flügelfesten Antriebsmotoren erfolgt über Stromabnehmer, die eine an der Decke im Innenraum des Laufschienenprofils angeordnete Stromschiene abgreifen.

Aus der EP 0 707 682 B1 ist eine automatische Schiebetüranlage bekannt. An bzw. in den Flügeln sind elektrische Komponenten angeordnet, die über ein zwischen der ortsfesten Stromversorgung dem beweglichen Flügel angeordnetes Schleppkabel mit Strom versorgt werden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde eine automatische Tür- oder Fensteranlage zu schaffen, bei der die Antriebeinrichtung besonders kompakt und funktionssicher ist.

Diese Aufgabe löst die Erfindung mit dem Gegenstand des Patentanspruchs 1.

Die Stromschiene kann im Bereich der Laufbahn der Laufschiene angeordnet sein, vorzugsweise unmittelbar in der Laufbahn. Hierbei sind sowohl die Stromschiene rollend und/oder gleitend abgreifende Stromabnehmer als auch an der Stromschiene entlangbewegbare Induktionsspulen oder dergleichen denkbar. Alternativ oder zusätzlich kann die Stromschiene so angeordnet sein, daß sie mit einem anderen Abschnitt der Laufrolle zusammenwirkt, insbesondere mit dem Nabenhochbereich, vorzugsweise mit dem Wellenende der Laufrolle.

Die Stromabnahme kann unmittelbar über die Laufrollen erfolgen, wenn die Laufrollen auf den Stromschielen laufen. Es können zusätzlich oder alternativ Stromabnehmer als separate Schleifkontakte vorgesehen sein. Die Anordnung mehrerer hintereinanderliegender stromabnehmender Laufrollen und/oder mehrerer hintereinander- und/oder nebeneinanderliegender Schleifkontakte pro Pol ist vorteilhaft, um Unterbrechungen der Energieübertragung vorzubeugen. Ferner können zusätzliche Reinigungsschleifer eingesetzt werden, die während der Bewegung des Flügels an der Stromschiene anhaftende Verunreinigungen entfernen bzw. aufnehmen.

In einer speziellen Ausführungsform erfolgt die Stromübertragung zum Antriebsmotor berührungslos, insbesondere auf induktivem Wege.

Die Anwendung der Erfindung bietet sich an bei Türanlagen mit beweglichen, angetriebenen Flügeln, bei welchen der Antriebsmotor und/oder elektrische Zusatzkomponenten flügelfest angeordnet sind und die Stromversorgung ortsfest angeordnet ist oder umgekehrt. Durch die erfindungsgemäße Anordnung der Energieübertragung entfallen aufwendige Übertragungseinrichtungen zum Antriebsmotor und/oder zu den beweglichen Zusatzeinrichtungen wie z. B. Schleppkabel, die eine frei wählbare Verfahrbarkeit des Flügels unter Umständen behaften können. Besondere Vorteile ergeben sich bei Ausführungen, bei denen eine Vielzahl von Schiebeflügeln vorgesehen sind, die in geschlossener Stellung linear nebeneinander angeordnet sind und eine geschlossene Front bilden, jedoch in geöffneter Stellung in eine z. B. rechtwinklig hierzu angeordnete Parkposition ver-

fahrbar sind, in der die Schiebeflügel parallel zueinander stehen.

Eine Steuerungseinrichtung des Antriebsmotors mitsamt eventueller weiterer zusätzlicher elektrischer Einrichtungen kann flügelfest oder laufschienenfest angeordnet sein.

Die Daten- und/oder Signalübertragung zwischen elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor kann über eine separate Stromschiene oder über die Stromschiene zur Energieversorgung des Antriebsmotors erfolgen. Im zweiten Falle werden die Daten und/oder Signale zwischen den elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor auf die Versorgungsspannung des Antriebsmotors aufmoduliert. Ebenso ist es denkbar, die Daten- und/oder Signalübertragung zwischen elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor berührungslos auszuführen, insbesondere unter Nutzung einer Funkübertragungsstrecke oder dergleichen. Hierbei kann die Energieübertragung zu der elektrischen Zusatzeinrichtung auf induktivem Wege erfolgen.

In einer bevorzugten Ausführungsform auch eine Positions- und/oder Geschwindigkeitsbestimmung der beweglichen Flügel mittels einer als Spannungsteiler ausgebildeten Stromschiene und/oder Laufschiene denkbar, wobei die an einem bestimmten Abschnitt der Stromschiene und/oder der Laufschiene abfallende Spannung zur Weg- und/oder Geschwindigkeitserfassung ausgewertet wird.

Die Rollenwagen können eine Verriegelungsvorrichtung gegen unbefugtes Bewegen der Flügel aufweisen. Beispielsweise kann die Verriegelung durch eine Verklemmung des Rollenwagens gegenüber der Laufschiene erfolgen; ebenso können die Rollenwagen unterschiedlicher Flügel eine Vorrichtung zur gegenseitigen Verriegelung aufweisen. In einer bevorzugten Ausführungsform weisen die beweglichen Flügel jeweils einen separaten Antrieb zum Anheben und Absenken des Flügels auf; durch das Anheben bzw. Absenken des Flügels kann neben der Verriegelung auch eine Abdichtung des Flügels erzielt werden.

Die Steuerungseinrichtung kann an zentraler Stelle ortsfest oder beweglich angeordnet sein. In einer besonders bevorzugten Ausführungsform weist jeder Motor bzw. jeder angetriebene Flügel eine separate Steuerungseinrichtung auf, welche gegebenenfalls mit den Steuerungseinrichtungen weiterer angetriebener Flügel und/oder mit einer übergeordneten Steuerungseinrichtung zusammenwirken kann.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform ist im oder am Flügel mindestens ein Sensor angeordnet, welcher z. B. einen von der Temperatur, der Windstärke und/oder -richtung, der Lichtstärke, der Feuchtigkeit oder dergleichen abhängigen Betrieb ermöglicht. Ferner können im oder am Flügel angeordnete Solarzellen oder dergleichen die Energieversorgung des Antriebsmotors, der Steuerung und/oder der elektrischen Zusatzkomponenten zumindest teilweise übernehmen. Ebenso ist eine elektronische Verdunkelungseinrichtung denkbar, vorzugsweise im Bereich einer Glasscheibe des Flügels.

Die voranstehende Beschreibung bezieht sich auf die Anwendung der Erfindung bei Antrieben von Schiebetürflügeln und Raumtrennwandflügeln oder dergleichen. Insbesondere bietet sich die Anwendung der Erfindung in Raumtrennwandanlagen oder dergleichen an, wobei vorzugsweise eine Vielzahl von unabhängig voneinander antriebbaren Flügel vorgesehen ist. Es ist jedoch ebenso eine Anwendung bei Rundbogenschiebetüren, Teleskoptüren, Falttüren und Kärruselltüren sowie bei entsprechenden Fenstern denkbar.

Besondere Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in

den Figuren dargestellt. Dabei zeigen:

Fig. 1 eine Frontansicht einer Schiebetüranlage mit zwei angeriebenen Schiebeflügeln und zwei Festfeldflügeln;

Fig. 2 einen Schnitt entlang Linien A-A in Fig. 1;

Fig. 3 eine Fig. 2 entsprechende Darstellung eines weiteren Ausführungsbeispiels;

Fig. 4 eine Fig. 2 entsprechende Darstellung eines weiteren abgewandelten Ausführungsbeispiels;

Fig. 5 eine Fig. 2 entsprechende Darstellung noch eines abgewandelten Ausführungsbeispiels;

Fig. 6 eine Detaildarstellung im Bereich der Laufschiene in Fig. 4;

Fig. 7 eine Fig. 2 entsprechende Darstellung eines abgewandelten Ausführungsbeispiels;

Fig. 8 eine obenseitige Ansicht eines Rollenwagens mit einem Außenläufer-Antriebsmotor;

Fig. 9 eine obenseitige Ansicht eines Rollenwagens mit zwei Außenläufer-Antriebsmotoren;

Fig. 10 eine obenseitige Ansicht eines Rollenwagens mit zwei Antriebsmotoren mit Abtriebswelle jeweils parallel zur Bewegungsrichtung des Rollenwagens;

Fig. 11 eine Frontansicht des in Fig. 10 dargestellten Ausführungsbeispiels;

Fig. 12 eine Frontansicht eines Rollenwagens mit einem Antriebsmotor mit zwei Abtriebswellen parallel zur Bewegungsrichtung des Rollenwagens;

Fig. 13 eine obenseitige Ansicht eines Rollenwagens mit als Rollenwagenkörper ausgebildetem Antriebsmotor mit zwei Abtriebswellen parallel zur Bewegungsrichtung des Rollenwagens;

Fig. 14 eine Frontansicht des in Fig. 13 dargestellten Ausführungsbeispiels.

Die in Fig. 1 dargestellte Schiebetüranlage weist zwei Schiebeflügel 1, 2 auf, die in einer oberen horizontalen Laufschiene 3 verschiebbar geführt sind. Auf beiden Seiten der Türöffnung ist jeweils ein Festfeldflügel 1a, 2a ortsfest angeordnet. Über den Flügeln 1a, 1 und 2a, 2 sind Oberlichtflügel 5 angeordnet. Sämtliche Flügel sind als Glasflügel ausgebildet, die einen Leichtmetallrahmen aufweisen oder auch als rahmenlose Flügel ausgebildet sein können.

Die Laufschiene 3 weist ein Profilgehäuse 3g auf, in welchem als Rollenwagen ein Rollenwagen 6 mit Laufrollen 6a auf Laufbahnen 3a der Laufschiene geführt sind. An den Rollenwagen 6 sind über Aufhängeschrauben 7 die Schiebeflügel 1, 2 aufgehängt. Der Rollenwagen jedes Schiebeflügels weist mindestens einen separaten Antriebsmotor 10 auf, der im Bereich des Rollenwagens 6 angeordnet ist, in dem der Antriebsmotor an dem Rollenwagenkörper befestigt ist oder den Rollenwagenkörper bildet.

An dem Rollenwagenkörper sind die Laufrollen drehbar gelagert. Sie werden über die Abtriebswelle des Antriebsmotors angetrieben. Es reicht aus, wenn eine Laufrolle oder ein Laufrollenpaar des Rollenwagens über den Antriebsmotor angetrieben wird. Weitere Laufrollen 6a des Rollenwagens oder weitere Rollenwagen des selben Schiebeflügels laufen bei der angetriebenen Schiebebewegung mit. Bei speziellen Ausführungen, z. B. Ausführungen für besonders schwere Flügel können mehrere Antriebsmotoren je Flügel vorgesehen sein, d. h. daß mehrere Laufrolle über separate Antriebsmotoren angetrieben werden. Der Rollenwagenkörper, an dem der oder die Antriebsmotoren befestigt sind, kann als Profil ausgebildet sein, das die Laufrollen trägt und mitsamt dem Antriebsmotor/den Antriebsmotoren im Hohlraum des Laufschiene aufgenommen ist.

Bei dem Ausführungsbeispiel in Fig. 2 ist der Antriebsmotor 10 als der Rollenwagenkörper ausgebildet und die Abtriebswelle des Antriebsmotors liegt in der Drehachse der Laufrollen. Alternativ kann vorgesehen sein, daß die ange-

triebene Laufrolle als Läufer eines Außenläufermotors oder Nabennmotors ausgebildet ist.

Bei dem an Ausführungsbeispiel in Fig. 3 ist im Bereich der Drehachse der Laufrollen der nicht näher dargestellte Antriebsmotor angekuppelt, z. B. am Rollenwagenkörper montiert oder in der Drehachse der Laufrollen bzw. in der Welle der Laufrollen integriert angeordnet. Entsprechendes gilt für die Ausführungen in den Fig. 4 und 5.

Die Fig. 3 bis 5 zeigen unterschiedliche Möglichkeiten der Stromzuführung zum Antriebsmotor. In Fig. 3 ist eine Stromschiene 11 in einer Längsnut an der Unterseite des Profilgehäuses 3g angeordnet. Die Stromversorgung erfolgt durch Stromabnehmer 12, die parallel zur Aufhängeschraube 7 vom Antriebsmotor aus dem inneren Hohlraum des Profilgehäuses herausgreifen und auf der Stromschiene 11 schleifen. In Fig. 5 sind die Stromschienen 11 innerhalb des Hohlraums des Profilgehäuses angeordnet und Stromabnehmer 12 vorgeschenkt, die innerhalb des Hohlraums vom Antriebsmotor abstehen und an der Stromschiene schleifen.

In Fig. 4 sind die Stromschienen 11 jeweils unmittelbar im Bereich der Lauffläche innerhalb des Hohlraums des Profilgehäuses angeordnet. Die Stromabnahme erfolgt unmittelbar über die Laufrollen bzw. über in ihnen integrierte Stromabnehmer, so daß separate Stromabnehmer entfallen.

Eine elektronische Steuerungseinrichtung kann in gleicher Weise wie der Antriebsmotor mit dem Flügel mitlauft angeordnet sein, indem die Einrichtung auf dem Rollenwagenprofil befestigt ist und vorzugsweise in der Laufschiene aufgenommen geführt ist. Alternativ kann die Steuerungseinrichtung auch laufschienenfest außerhalb der Bewegungsbahn der Schiebeflügel und der Rollenwagen angeordnet sein. Sie kann vorzugsweise innerhalb des Hohlraums der Laufschiene oder anschließend am Stirnende innerhalb oder außerhalb des Profilgehäuses, möglicherweise in einem fluchtenden Profilgehäuse oder in einer Fortsetzung des Profilgehäuses angeordnet sein. Die Einrichtung kann auch zwischen den Bewegungsbereich der Rollenwagen in der Mitte der Laufschiene angeordnet sein.

In entsprechender Anordnung wie die elektronische Steuerungseinrichtung kann auch eine Zusatzeinrichtung, welche beispielsweise aus Transformator und/oder Notstromversorgung, z. B. Batterie, und/oder Ansteuereinrichtung, z. B. Sensoren, und/oder Lichtschranke und/oder Wegerfassungseinrichtung und/oder Verriegelungseinrichtung besteht, entsprechend im Hohlraum angeordnet sein. Alternativ können die Steuerungseinrichtung und die Zusatzeinrichtung auch außerhalb des Hohlraums am Stirnende der Laufschiene anschließend angeordnet sein.

Fig. 6 zeigt die Stromschiene, angeordnet in einer hinterschnittenen T-Nut der Laufschiene im Bereich der Lauffläche. Die Stromschiene ist in einer in der Nut angeordnete Isolationsschicht 13 eingebettet, die dafür sorgt, daß die Laufschiene von der Stromschiene elektrisch isoliert wird. An der freien Oberseite der Stromschiene 11 läuft der Stromabnehmer 12. In der Ausführung in Fig. 6 ist der Stromabnehmer ein in der Laufrolle integriertes Bauteil vorzugsweise ringförmiges Element, welches in einer Ringnut in den Lauffläche der Laufrolle aufgenommen ist und leitend mit dem Antriebsmotor verbunden ist. Die Laufrolle in Fig. 6 weist beiderseits der Aufnahmenut des Stromabnehmers tragende Laufflächen auf, die auf den Lauffläche der Laufschiene laufen. Die tragenden Laufflächen sind als ringförmige Außenflächen 6b des tragenden Laufrollenkörpers der Laufrolle ausgebildet.

In speziellen Beispielen kann der Transformator oder dessen Wicklungen in einem separaten Hohlraum oder separaten Hohlräumen des Laufschienengehäuses angeordnet sein.

In Fig. 7 sind die Stromschienen in den gegenüberliegen-

den vertikalen Seitenwandung des Hohlraums angeordnet. Sie wirken mit den stürnseitigen Wellenenden der Laufrollen oder mit entsprechend ausgebildeten Stirnseiten der Laufrollen zusammen. Die Stromschiene in Fig. 7 sind vorzugsweise federnd in der Innenwandung gelagert. Es kann eine separate Federeinrichtung hierfür vorgesehen sein oder die Isolationsschicht federnd ausgebildet sein.

In den Fig. 8 bis 14 werden verschiedene Ausführungsbeispiele zur Anordnung des Antriebsmotors im Rollenwagen dargestellt. Alle Ausführungsbeispiele weisen vier Laufrollen 6a auf, welche in einem Rollenwagen 6 gelagert sind. Jeweils zwei Laufrollen 6a weisen eine gemeinsame Achse 6c auf, müssen aber nicht unbedingt drehfest auf dieser Achse 6c befestigt sein. Der Rollenwagen 6 weist jeweils eine Aufhängeschraube 7 zur Aufhängung eines Flügels 1, 2 auf.

Fig. 8 zeigt einen Rollenwagen 6 mit einem als Außenläufer-Motor ausgebildeten Antriebsmotor 10. Der Ständer 10b des Antriebsmotors 10 ist am Körper des Rollenwagens 6 befestigt und wird an seinen beiden Stirnseiten von jeweils einem drehbaren Außenläufer 10a umgeben, wobei der Außenläufer 10a jeweils in eine der angetriebenen Laufrollen 6a eingreift und mit dieser drehfest verbunden ist. Alternativ kann der Außenläufer 10a aber auch einstückig mit der Laufrolle 6a ausgebildet sein (nicht dargestellt). Die nicht angetriebenen Laufrollen 6a sind mittels der Achse 6c auf herkömmliche Weise im Rollenwagen 6 gelagert.

Das Ausführungsbeispiel in Fig. 9 unterscheidet sich vom vorangehenden Ausführungsbeispiel aus Fig. 8 lediglich darin, daß anstelle der nicht angetriebenen Laufrollen 6a ein weiterer als Außenläufer-Motor ausgebildeter Antriebsmotor 10 angeordnet ist, so daß alle Laufrollen 6a des Rollenwagens 6 angetrieben sind.

In Fig. 10 und Fig. 11 wird ein Rollenwagen mit zwei Antriebsmotoren 10 gezeigt, wobei die Abtriebswellen jeweils parallel zur Bewegungsrichtung des Rollenwagens 6 angeordnet sind. Zur Kraftübertragung vom Antriebsmotor 10 zu den angetriebenen Laufrollen 6a ist zwischen der Abtriebswelle des Antriebsmotors 10 und der Achse 6c der angetriebenen Laufrollen 6a jeweils ein als Winkelgetriebe ausgebildetes Getriebe 14 geschaltet. Das Getriebe 14 kann insbesondere als Kegelradgetriebe, Schneckengetriebe oder der gleichen ausgebildet sein.

Das in Fig. 12 dargestellte Ausführungsbeispiel zeigt prinzipiell dasselbe Antriebsprinzip wie in Fig. 10 und 11, weist aber lediglich einen Antriebsmotor 10 auf, welcher zum Antrieb beider Laufrollenpaare 6a zwei Abtriebswellen an seinen entgegengesetzten Stirnseiten aufweist. Die Abtriebswellen wirken über jeweils ein Getriebe 14 auf jeweils eine Achse 6c der angetriebenen Laufrollen 6a. Soll nur ein Laufrollenpaar 6a angetrieben werden (nicht dargestellt), ist alternativ auch die Verwendung eines Antriebsmotors 10 mit nur einer Abtriebswelle denkbar.

Auch das in den Fig. 13 und 14 dargestellte Ausführungsbeispiel arbeitet nach demselben Antriebsprinzip wie die vorangehenden Ausführungsbeispiele der Fig. 10 bis 12. Im Unterschied dazu stellt hier die Einheit aus Antriebsmotor 10 und Getriebe 14 den Rollenwagenkörper 6 selbst dar, wobei die Aufhängeschraube 7 direkt am Gehäuse des Antriebsmotors 10 befestigt ist und die Getriebe 14 die Achsen 6c der angetriebenen Laufrollen 6a lagernd aufnehmen.

Bei gegenüber den Beispielen in den Figuren abgewandelten Ausführungsbeispielen sind insbesondere folgende Ausgestaltungen möglich:

Die Laufschiene 3 kann aus mehreren vorgefertigten Profilteilen bestehen, welche je nach Einbausituation zusammengefügt, z. B. zusammengesteckt werden können. Die Laufbahn 3a der Laufschiene 3 und/oder die Lauffläche 6b der

angetriebenen Laufrollen 6a ist bzw. sind vorteilhaftweise mit einem reibwerterhöhenden Belag ausgebildet, um einem Schlupf der angetriebenen Laufrollen 6a vorzubeugen. Gleichzeitig kann der reibwerterhöhende Belag auch geräuschdämmende Eigenschaften aufweisen.

Ist die Laufschiene 3 zumindest abschnittsweise gebogen ausgebildet, ist bei Anordnungen mit nebeneinanderliegenden Laufrollen 6a die Verwendung eines Differentialgetriebes oder dergleichen zwischen jeweils nebeneinanderliegenden angetriebenen Laufrollen 6a vorteilhaft. So ist eine gleichmäßige, schlupffreie Drehmomentübertragung über beide nebeneinanderliegenden Laufrollen 6a gewährleistet. Bei Anordnungen mit konstantem Radius gebogener Laufschiene 3 ist ferner die Verwendung von nebeneinanderliegenden Laufrollen 6a mit unterschiedlichem Durchmesser denkbar, um einen schlupffreien Lauf zu erreichen.

Bei der Verwendung von Schleifkontakte 12 bei der Stromzuführung für den Antriebsmotor 10 ist die Anordnung mehrerer hintereinander- und/oder nebeneinanderliegender Schleifkontakte 12 pro Pol vorteilhaft, um Unterbrechungen der Energieübertragung vorzubeugen. Ferner können zusätzliche Reinigungsschleifer eingesetzt werden, die während der Bewegung des Flügels 1, 2 an der Stromschiene anhaftende Verunreinigungen entfernen bzw. aufnehmen. In einer bevorzugten Ausführungsform erfolgt die Stromübertragung zum Antriebsmotor 10 berührungslos, insbesondere auf induktivem Wege.

Eine Steuerungseinrichtung des Antriebsmotors 10 mitamt eventueller weiterer zusätzlicher elektrischer Einrichtungen kann flügelfest oder laufschienenfest angeordnet sein. Bei der flügelfesten Anordnung ist es besonders vorteilhaft, wenn die Steuerungseinrichtung bzw. die weiteren elektrischen Einrichtungen auf dem Rollenwagenprofil 6 vorzugsweise zwischen den stürnseitigen Laufrollen 6a angeordnet sind und in dem Hohlraum der Laufschiene 3 aufgenommen geführt sind, in welchem auch die Laufbahn 3a für die Laufrollen 6a ausgebildet ist. Bei der laufschienenfesten Anordnung sind die betreffenden Einrichtungen vorzugsweise außerhalb der Bewegungsbahn angeordnet, z. B. am stürnseitigen Ende oder zwischen den Bewegungsbereichen zweier entgegenläufiger Rollenwagen 6. Die Einrichtungen können innerhalb des Hohlraums des Laufschienenprofils 3 integriert oder außerhalb stürnseitig anschließend in einer Fortsetzung des Profilgehäuses 3g oder in einem separaten Gehäuse angeordnet sein.

Der Antriebsmotor 10 und/oder die elektrischen Zusatzkomponenten, die z. B. als Mikrochip oder dergleichen ausgebildet sein können, können insbesondere in den aus Kunststoff bestehenden Rollenwagenkörper 6 eingegossen oder am Rollenwagenkörper 6 angegossen sein. Der Rollenwagenkörper 6 kann durch ein Spritzverfahren, insbesondere Spritzgußverfahren, hergestellt werden und das Ein- bzw. Angießen der elektrischen Zusatzeinrichtungen durch Spritztechnik, insbesondere Spritzgießtechnik, realisiert werden.

Die Daten- und/oder Signalübertragung zwischen elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor 10 kann über eine separate Stromschiene oder über die Stromschiene 12 zur Energieversorgung des Antriebsmotors 10 erfolgen. Im zweiten Falle werden die Daten und/oder Signale zwischen den elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor 10 aufmoduliert. Ebenso ist es denkbar, die Daten- und/oder Signalübertragung zwischen elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen

Antriebsmotor 10 berührungslos auszuführen, insbesondere unter Nutzung einer Funkübertragungsstrecke oder dergleichen. Hierbei kann die Energieübertragung zu der elektrischen Zusatzeinrichtung auf induktivem Wege erfolgen.

Die Weg- und/oder Geschwindigkeitserfassung der beweglichen Flügel 1, 2 kann mittels eines Drehimpulsgebers erfolgen; hierzu ist eine Vorrichtung zur Umwandlung der linearen Bewegung des Flügels 1, 2 in eine Drehbewegung erforderlich, z. B. ein umlaufender Riemenscheibe oder ein aufwickelbares Seil mit Seiltrommel oder ein anderes Getriebe, z. B. Zahnrädergetriebe. Alternativ ist in einer bevorzugten Ausführungsform auch eine Positions- und/oder Geschwindigkeitsbestimmung der beweglichen Flügel 1, 2 mittels einer als Spannungsteiler ausgebildeten Stromschiene 12 und/oder Laufschiene 3 denkbar, wobei die an einem bestimmten Abschnitt der Stromschiene 12 und/oder der Laufschiene 3 abfallende Spannung zur Weg- und/oder Geschwindigkeits erfassung ausgewertet wird.

Um einen Schlupf der angetriebenen Laufrollen 6a zu erkennen und/oder zu verhindern, insbesondere beim Beschleunigen der Flügel 1, 2, kann die Steuerungseinrichtung des Antriebsmotors 10 eine Einrichtung zum Erkennen eines Schlupfes der angetriebenen Laufrollen 6a aufweisen, welche beim Auftreten von Schlupf das Drehmoment der angetriebenen Laufrollen 6a reduziert. Denkbar ist auch eine Einrichtung zur Begrenzung der maximalen Drehzahl- und/oder Drehmomentänderung in einer bestimmten Zeiteinheit.

Die Rollenwagen 6 können eine Verriegelungsvorrichtung gegen unbefugtes Bewegen der Flügel 1, 2 aufweisen. Beispielsweise kann die Verriegelung durch eine Verklemmung des Rollenwagens 6 gegenüber der Laufschiene 3 erfolgen; ebenso können die Rollenwagen 6 unterschiedlicher Flügel 1, 2 eine Vorrichtung zur gegenseitigen Verriegelung aufweisen. In einer bevorzugten Ausführungsform weisen die beweglichen Flügel 1, 2 jeweils einen separaten Antrieb zum Anheben und Absenken des Flügels 1, 2 auf; durch das Anheben bzw. Absenken des Flügels 1, 2 kann neben der Verriegelung auch eine Abdichtung des Flügels 1, 2 erzielt werden.

Die Steuerungseinrichtung kann an zentraler Stelle ortsfest oder beweglich angeordnet sein, wobei die einzelnen Motoren 10 oder Flügel 1, 2 nach einem "Multitasking"-Prinzip angesteuert werden können. In einer besonders bevorzugten Ausführungsform weist jeder Motor 10 bzw. jeder angetriebene Flügel 1, 2 eine separate Steuerungseinrichtung auf, welche gegebenenfalls mit den Steuerungseinrichtungen weiterer angetriebener Flügel 1, 2 und/oder mit einer übergeordneten Steuerungseinrichtung zusammenwirken kann. Durch diese Anordnung ist ein äußerst flexibler Betrieb der Türanlage möglich: Beispielsweise kann eine im Normalbetrieb als Schiebe- oder Teleskoptür mit mehreren gegenläufig angetriebenen Flügeln 1, 2 betriebene Türanlage alternativ als Teleskoptür mit lediglich in einer Richtung mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten angetriebenen Flügeln 1, 2 betrieben werden, wodurch Breite und/oder Position der Durchgangsöffnung dem jeweiligen Bedarf angepaßt werden können. In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform sind die zentrale Steuerungseinrichtung bzw. die einzelnen Steuerungseinrichtung an eine zentrale Leittechnik oder dergleichen des Gebäudes angebunden, vorzugsweise über ein Bus-System oder dergleichen.

In einer besonders bevorzugten Ausführungsform ist eine Einrichtung zur Ermittlung der Türparameter, z. B. Endpositionen, Flügelgewicht oder dergleichen vorgesehen, wobei die Türparameter vorzugsweise bei Inbetriebsetzung und/oder nach Einschalten der Versorgungsspannung durch eine sogenannte "Lernfahrt" ermittelt und die ermittelten Türparameter in einem vorzugsweise nichtflüchtigen Speicher ge-

speichert werden.

Insbesondere bei dem Einsatz in Flucht- und Rettungs wegen oder bei Brandschutztüren ist eine zuverlässige Öffnung bzw. Schließung der Tür auch bei Störungen einzelner Komponenten und/oder bei Ausfall der Energieversorgung durch das Netz notwendig. Hierzu ist eine Verwendung mehrerer Antriebsmotoren 10 pro bewegtem Flügel 1, 2 und/oder pro Rollenwagen 6 vorteilhaft, wobei eine Einrichtung zur Selbstdiagnose von Störungen sowie zur optischen und/oder akustischen Meldung von diagnostizierten Störungen eingesetzt werden kann. Ferner ist eine lösbare Kupplung oder dergleichen zur Entkopplung eines blockierten Antriebsmotors 10 oder Getriebes 14 sinnvoll. Ein Akku oder dergleichen kann die Energieversorgung bei Netzausfall übernehmen. Innerhalb des Hohlraums der Laufschiene 3 kann auch ein Hilfsmotor zum Öffnen und/oder Schließen eines Flügels 1, 2 vorgesehen sein, um den Flügel 1, 2 in die sicherheitsrelevante Position bewegen. Der Hilfsmotor kann als mechanischer Kraftspeicher, z. B. Feder, Gummizug oder Gasdruckfeder ausgebildet sein, welcher beim ersten Betätigen des Flügels 1, 2 gespannt wird und sodann arretiert gehalten wird. Die Auslösung erfolgt im Not- oder Störfall. Jeder Schiebeflügel 1, 2 kann mit einem separaten Hilfsmotor ausgestattet sein.

In einer besonders bevorzugten Ausführungsform wird der angetriebene Rollenwagen 6 mit dem Antriebsmotor 10 und gegebenenfalls mit mindestens einer elektrischen Zusatzeinrichtung wie z. B. Steuerungseinrichtung vorgefertigt geliefert, so daß bei einer Störung schnell der komplette Rollenwagen 6 ausgetauscht werden kann. Der Antriebsmotor 10 und/oder die elektrischen Zusatzkomponenten können insbesondere in den Rollenwagenkörper 6 eingegossen oder am Rollenwagenkörper 6 angegossen sein.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform ist im oder am Flügel 1, 2 mindestens ein Sensor angeordnet, welcher z. B. einen von der Temperatur, der Windstärke und/oder -richtung, der Lichtstärke, der Feuchtigkeit oder dergleichen abhängigen Betrieb ermöglicht. Ferner können im oder am Flügel 1, 2 angeordnete Solarzellen oder dergleichen die Energieversorgung des Antriebsmotors 10, der Steuerung und/oder der elektrischen Zusatzkomponenten zum mindest teilweise übernehmen. Ebenso ist eine elektronische Verdunkelungseinrichtung denkbar, vorzugsweise im Bereich einer Glasscheibe des Flügels 1, 2.

Zur Steuerung kann die Stromschiene 12 in bestimmten Streckenabschnitten unterschiedlich ausgebildet sein, z. B. abschnittsweise unterschiedlichen elektrischen Widerstand aufweisen, um auf diese Weise ein entsprechendes Bremsverhalten zu realisieren.

Die Anwendung der Erfindung ist hier am Beispiel einer Schiebetür-Anlage gezeigt; alternativ ist die Anwendung der Erfindung jedoch auch in Rundbogentür-, Karusselltür-, Teleskoptür-, Falttüranlagen sowie in Fenstern denkbar. Besonders vorteilhafte Ausführungsbeispiele sind bei Schiebetüranlagen mit einer Vielzahl von Flügelementen 1, 2 möglich, die im geschlossenen Zustand eine fluchtende Frontseite bilden und in geöffneter Stellung in eine rechtwinklig hierzu angeordnete Parkposition verfahrbar sind. Die mit separaten Antriebsmotoren 10 ausgestatteten Flügelemente 1, 2 können jeweils unabhängig voneinander verfahren werden.

Bezugszeichenliste

- 65 1 Flügel
- 1a Festfeldflügel
- 2 Flügel
- 2a Festfeldflügel

3 Laufschiene	
3a Laufbahn	
3g Profilgehäuse	
5 Oberlichtflügel	
6 Rollenwagen	5
6a Laufrolle	
6b Lauffläche	
6c Achse	
7 Aufhängeschraube	
10 Antriebsmotor	10
10a Außenläufer	
10b Ständer	
11 Stromschiene	
12 Stromabnehmer	
13 Isolationsschicht	15
14 Getriebe	

Patentansprüche

1. Automatische Tür- oder Fensteranlage mit mindestens einem Flügel mit einer ortsfesten Laufschiene, in der mindestens einer der Flügel über Laufrollen, vorzugsweise Laufrollen eines Rollenwagens, geführt ist und mit einer elektrischen Antriebseinrichtung mit elektrischem Antriebsmotor, dadurch gekennzeichnet, daß eine Stromschiene (11) zur Stromzuführung für den Antriebsmotor (10) und/oder für eine elektrische Zusatzeinrichtung vorgesehen ist, wobei die Stromschiene (11) parallel zur Laufbahn (3a) im Bereich der Laufbahn (3a) und/oder in Laufrollennähe angeordnet ist.
2. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der elektrische Antriebsmotor (10) und die elektrische Zusatzeinrichtung flügelfest angeordnet sind und daß die Stromversorgungseinrichtung ortsfest angeordnet ist, oder umgekehrt.
3. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß zur Stromzuführ ein mit der Stromschiene (11) zusammenwirkender Roll- und/oder Schleifkontakt und/oder eine Induktionsspule oder dergleichen vorgesehen ist.
4. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zur Stromzuführ über mindestens eine Laufrolle (6a) des Rollenwagens (6) vorgesehen ist.
5. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Stromschiene (11) im Bereich der Laufschiene (3) angeordnet ist.
6. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Stromschiene (11) außerhalb oder innerhalb eines Profilgehäuses (3g) der Laufschiene (3) angeordnet ist.
7. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 5 oder 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Stromschiene (11) in einer Längsnut des Profilgehäuses (3g) der Laufschiene (3) angeordnet ist.
8. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zur Stromzuführ über die Laufrolle (6a) im Bereich der Lauffläche (6b) vorgesehen ist.
9. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zur Stromzuführ über die Laufrolle (6a) im Bereich der Drehachse der Welle der Laufrolle

- (6a) vorgesehen ist, insbesondere an einer Stirnseite der Laufrolle (6a).
10. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß die Stromschiene (11) unter Zwischenschaltung einer elektrisch isolierenden Schicht (13) in oder an der Laufschiene (3), vorzugsweise an dem Profilgehäuse (3g) der Laufschiene befestigt ist (3).
11. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, daß die elektrisch isolierende Schicht (13) eine schwingungs- und/oder schalldämmende Eigenschaft hat.
12. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 11, dadurch gekennzeichnet, daß die Stromschiene (11) lösbar, vorzugsweise klipsbar und/oder rastbar ausgeführt ist.
13. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zur Stromzuführ über die Welle des Antriebsmotors (10) vorgesehen ist.
14. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß ein Stirnende der Welle des Antriebsmotors (10) unmittelbar oder mittelbar mit der Stromschiene (11) zusammenwirkt.
15. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 14, dadurch gekennzeichnet, daß die Laufrolle (6a) einen tragenden Laufrollenkörper und einen Stromabnehmertkörper (12) aufweist.
16. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 15, dadurch gekennzeichnet, daß der Stromabnehmertkörper (12) in einer Ausnehmung des tragenden Laufrollenkörpers (6a) angeordnet ist.
17. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 16, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens ein die Stromschiene (11) abgreifender Kontaktschleifer (12) zur Stromzuführ über die Stromschiene (11) vorgesehen ist.
18. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 17, dadurch gekennzeichnet, daß für jeden abzugreifenden Pol zur Stromzuführ mehrere separate, hintereinander und/oder nebeneinander angeordnete, die Stromschiene (11) abgreifende Kontaktschleifer (12) vorgesehen sind.
19. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 1 bis 9, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens ein separater, die Stromschiene (11) bei Bewegung des Flügels (1, 2) gleitend berührender Reinigungsschleifer am Antriebsmotor (10) und/oder am Rollenwagen (6) und/oder am Flügel (1, 2) angeordnet ist.
20. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, daß der Reinigungsschleifer aus einem Material ausgebildet ist, welches bei gleitender Berührung die gegebenenfalls an der Stromschiene (11) anhaftenden Verunreinigungen entfernt und/oder aufnimmt.
21. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens eine elektrische Zusatzeinrichtung flügelfest, insbesondere am Rollenwagen (6), angeordnet ist.
22. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, daß die elektrische Zusatzeinrichtung als Steuerungseinrichtung und/oder Transformator und/oder Notstromversorgungseinrichtung, z. B. Batterie, und/oder Ansteuereinrichtung und/oder Sensor und/oder Lichtschranke und/oder Wegerfassungseinrichtung und/oder Verriegelungseinrich-

- tung und/oder Solarzellen und/oder elektronische Verdunkelungseinrichtung ausgebildet ist.
23. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 21 oder 22, dadurch gekennzeichnet, daß die Stromzuführung für den Antriebsmotor (10) diente Stomschiene (11) zur Daten- und/oder Signalübertragung zwischen den elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor (10) vorgesehen ist.
24. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 23, dadurch gekennzeichnet, daß eine die Signale und/oder Daten auf die Versorgungsspannung des Antriebsmotors (10) aufmodulierende Einrichtung zur Übertragung der Daten und/oder Signale zwischen den elektrischen Zusatzeinrichtungen und/oder zwischen einer elektrischen Zusatzeinrichtung und dem elektrischen Antriebsmotor (10) vorgesehen ist.
25. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 23 oder 24, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens eine separate Stomschiene (11) zur Daten- und/oder Signalübertragung vorgesehen ist.
26. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der Ansprüche 23 bis 25, dadurch gekennzeichnet, daß zur Daten- und/oder Signalübertragung eine berührungslos, insbesondere über eine Funkübertragungsstrecke oder dergleichen arbeitende Einrichtung vorgesehen ist.
27. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zur Kommunikation mehrerer Steuerungseinrichtungen untereinander und/oder mit einer übergeordneten Steuerungseinrichtung vorgesehen ist, vorzugsweise ein Bus-System oder dergleichen oder eine Funk-Übertragungsstrecke.
28. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 27, dadurch gekennzeichnet, daß die Stomschiene (11) als Bestandteil des Bus-Systems ausgebildet ist.
29. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eine Einrichtung zur Weg- und/oder Geschwindigkeitsfassung des Flügels (1, 2), vorzugsweise im Bereich der Laufschiene (3) und/oder Stomschiene (11) vorgesehen ist.
30. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Stomschiene (11) und/oder die Laufschiene (3) als Spannungsteiler ausgebildet ist, wobei sie an einem bestimmten Abschnitt der Stomschiene (11) bzw. der Laufschiene (3) abfallende Spannung zur Weg- und/oder Geschwindigkeitsfassung ausgewertet wird.
31. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Stomschiene (11) in einem bestimmten Streckenabschnitt eine Einrichtung zum Steuern des Antriebs aufweist.
32. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 31, dadurch gekennzeichnet, daß die Einrichtung zum Steuern des Antriebs als Bremseinrichtung, insbesondere durch eine spezifische Widerstandsausbildung, ausgebildet ist.
33. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im und/oder am Flügel (1, 2) oder an der Laufschiene (3) als Stromversorgungseinrichtung Solarzellen angeordnet sind.

34. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 33, dadurch gekennzeichnet, daß die Solarzellen so ausgebildet und angeordnet sind, daß sie zumindest einen Teil der Energie zum Betrieb des Antriebsmotors (10) und/oder der elektrischen Zusatzeinrichtung liefern.
35. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß als elektrische Zusatzeinrichtung im und/oder am Flügel eine elektronische Verdunkelungseinrichtung angeordnet ist, vorzugsweise in oder an einer Glasscheibe des Flügels.
36. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß als elektrische Zusatzeinrichtung im oder am Rollenwagen eine Verriegelungseinrichtung zur Verriegelung des Rollenwagens gegenüber der Laufschiene vorgesehen ist, wobei vorzugsweise vorgesehen ist, daß der Rollenwagen in Verriegelungsstellung gegenüber der Laufschiene verklemmbar und/oder daß mindestens zwei Rollenwagen unterschiedlicher Flügel miteinander verhakbar sind.
37. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß im oder am Flügel mindestens ein zusätzlicher Antrieb, vorzugsweise Elektromotor, zum Anheben und Absenken des Flügels angeordnet ist, wobei vorzugsweise vorgesehen ist, daß das Anheben bzw. Absenken des Flügels eine Abdichtung und/oder Verriegelung des Flügels bewirkt.
38. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Wicklungen des Transformators in einer Aussparung des Profilgehäuses (3g) aufgenommen werden und/oder daß das Profilgehäuse (3g) den Kern des Transformators darstellt.
39. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß unterschiedliche Antriebsmotoren (10), vorzugsweise unterschiedlich gepolte Antriebsmotoren (10), über eine gemeinsame Stomschiene (11) versorgbar sind.
40. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß unterschiedliche Antriebsmotoren (10), vorzugsweise unterschiedlich gepolte Antriebsmotoren (10), über mehrere separate Stomschienen (11) versorgbar sind.
41. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach einem der vorgehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß als elektrische Zusatzeinrichtung Sensoren vorhanden sind.
42. Automatische Tür- oder Fensteranlage nach Anspruch 41, dadurch gekennzeichnet, daß die Sensoren so ausgebildet und angeordnet sind, daß die unterschiedlich steuerbaren Flügel (1, 2) abhängig von bestimmten Umwelteinflüssen wie Temperatur, Feuchtigkeit, Lichtstärke oder dergleichen steuerbar sind.

Hierzu 10 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

Fig. 1

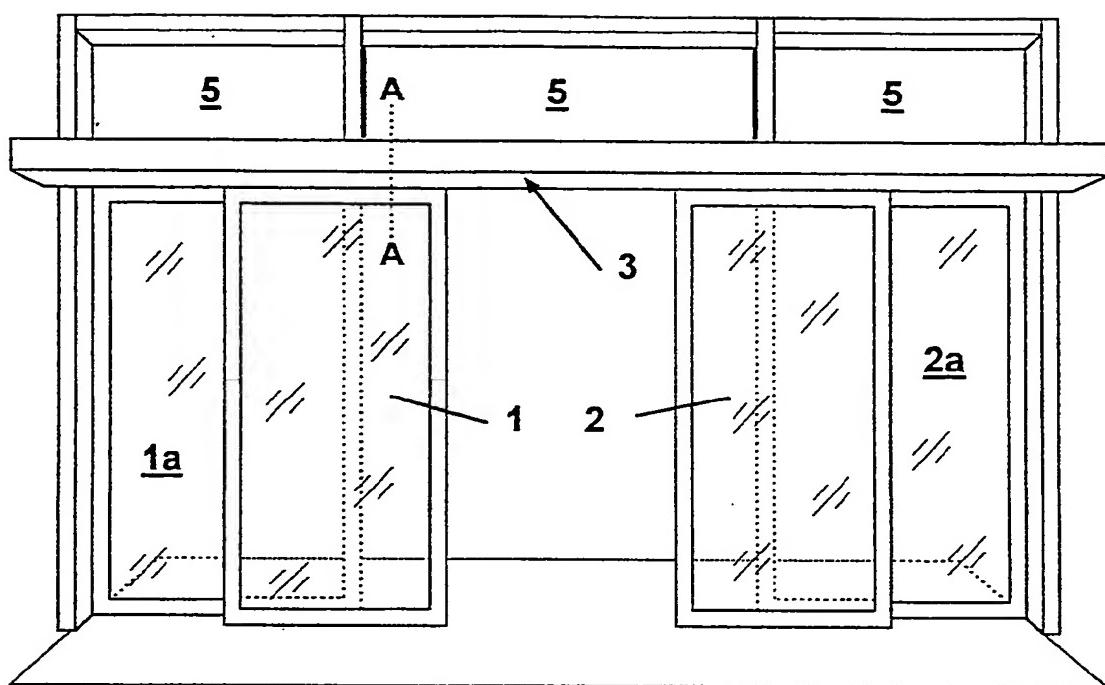


Fig. 2

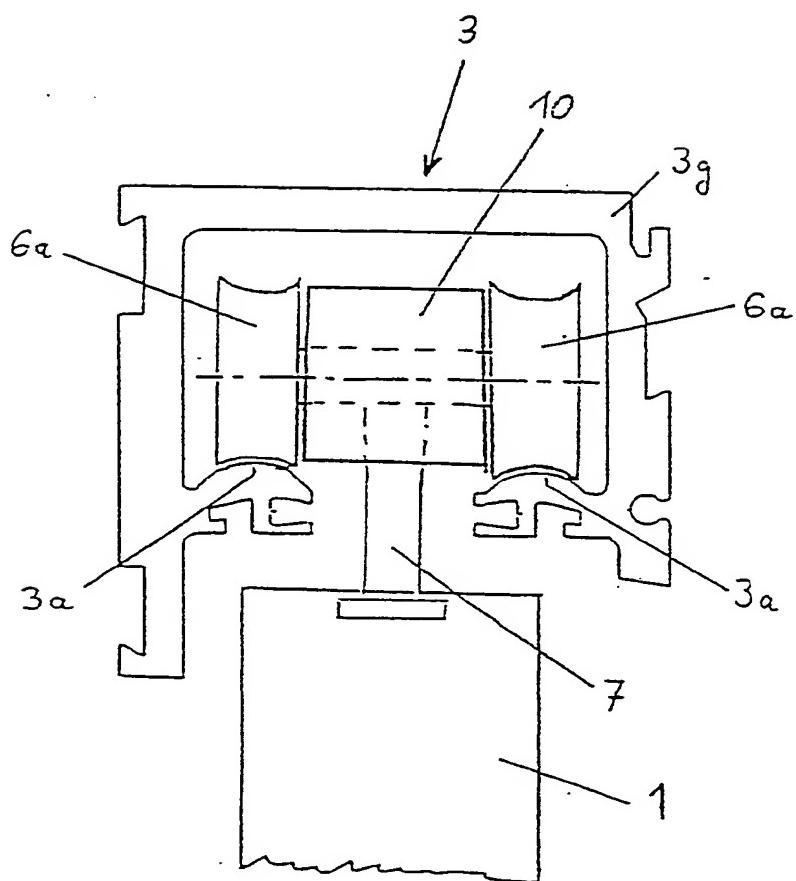


Fig. 3

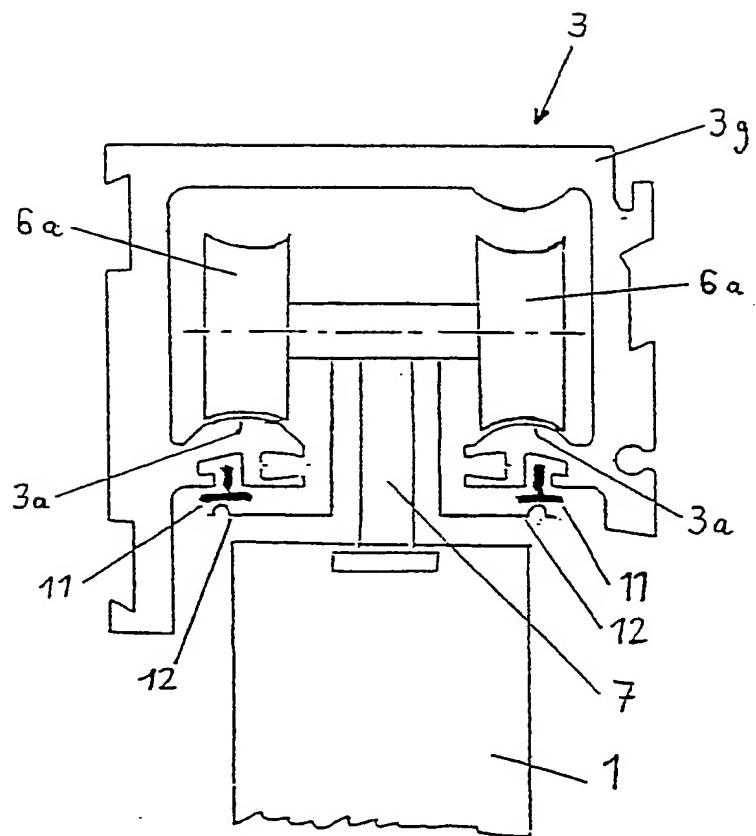


Fig. 4

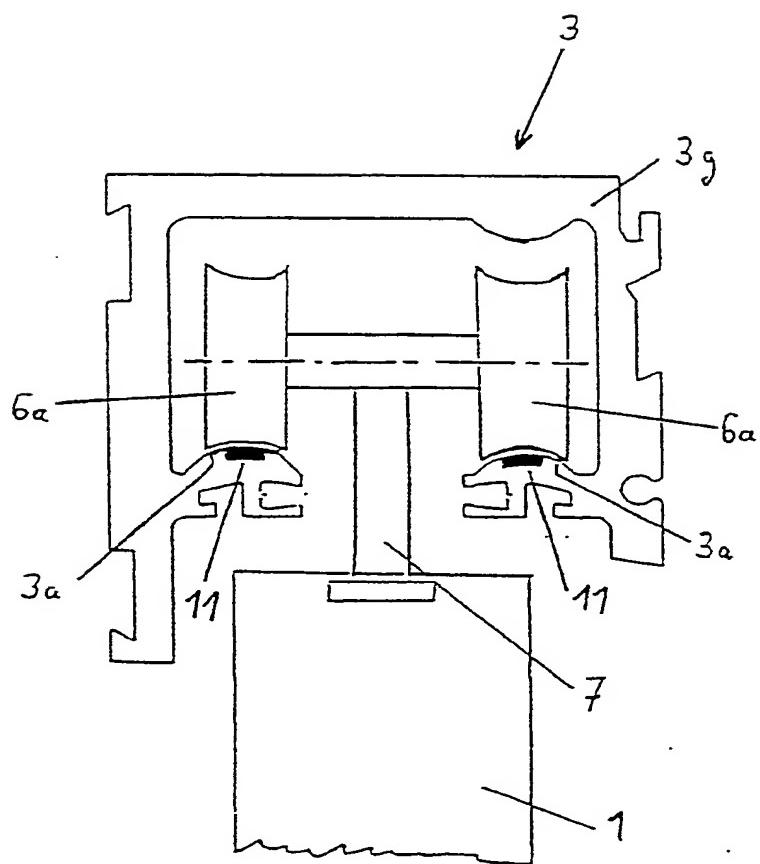


Fig. 5

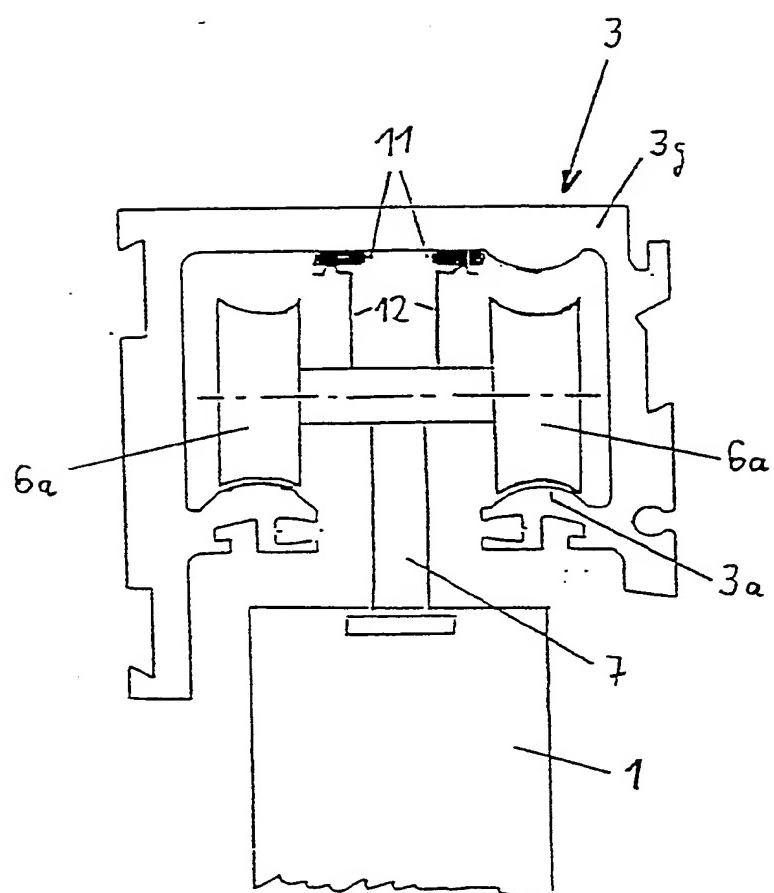


Fig. 6

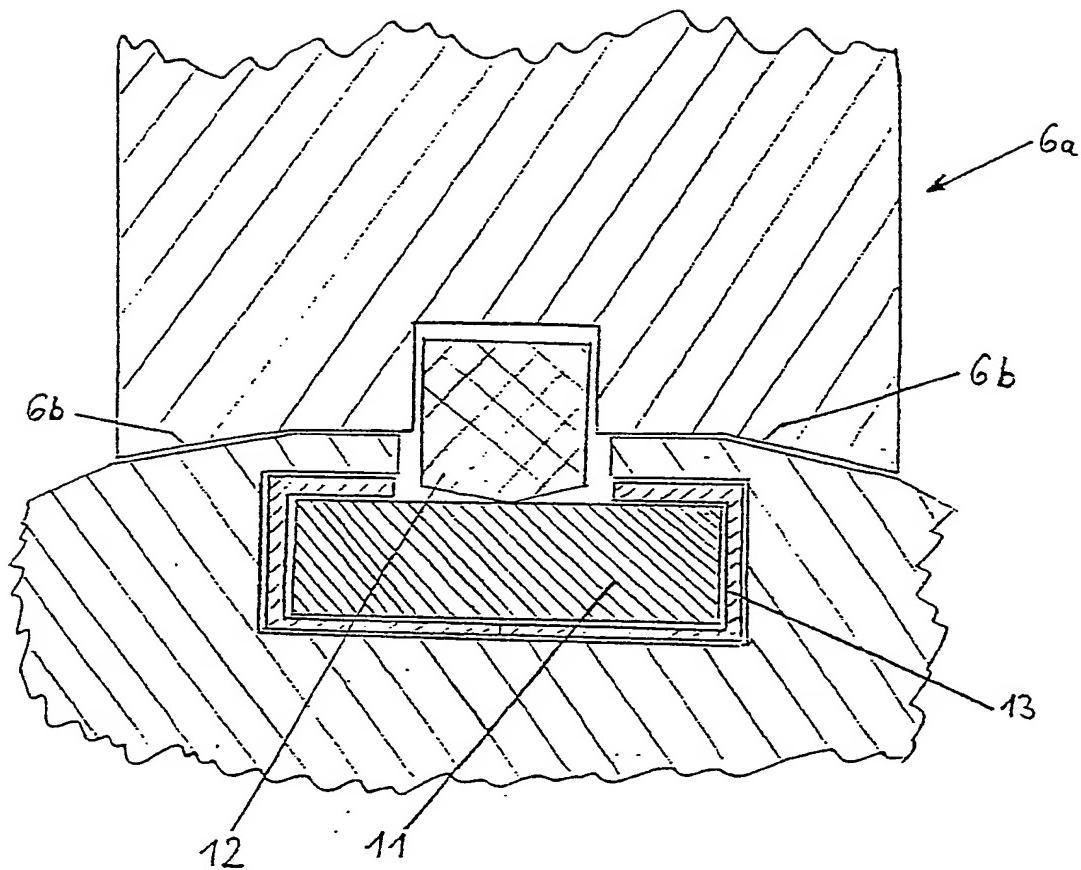


Fig. 7

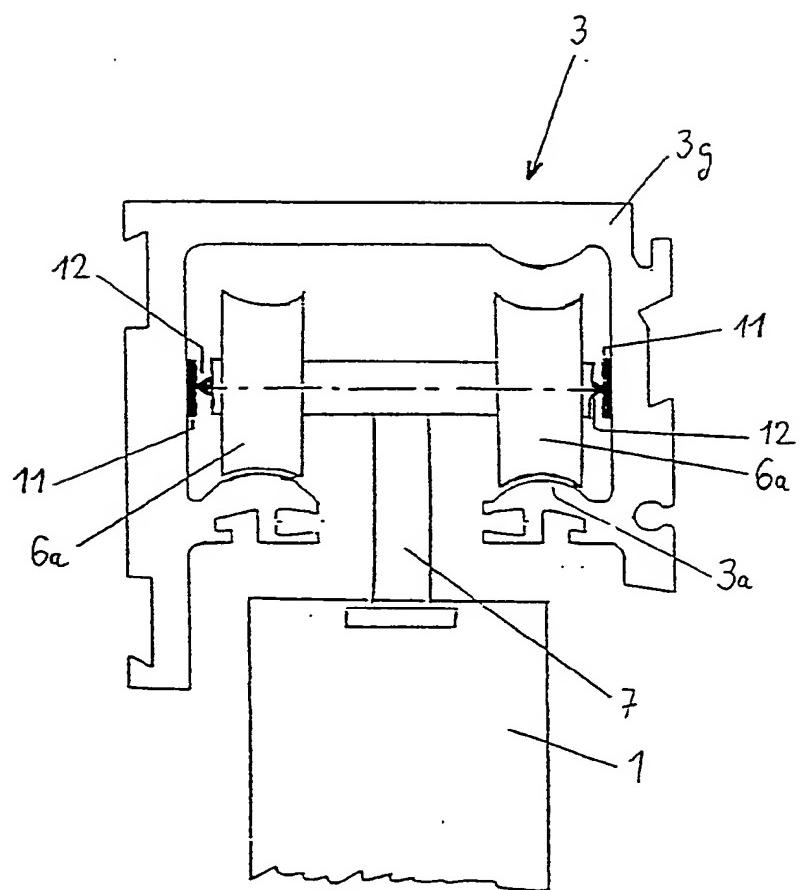


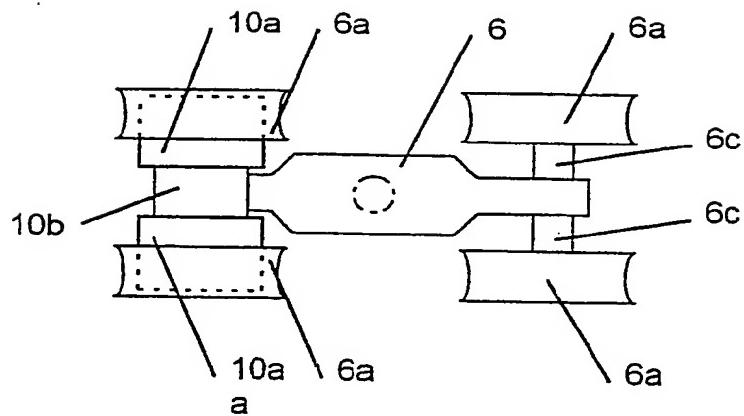
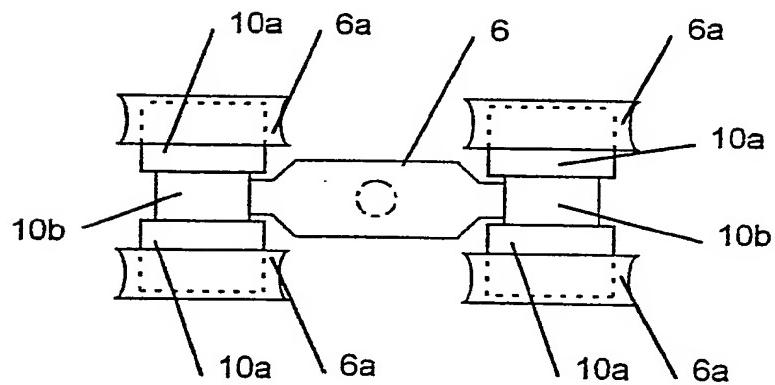
Fig. 8**Fig. 9**

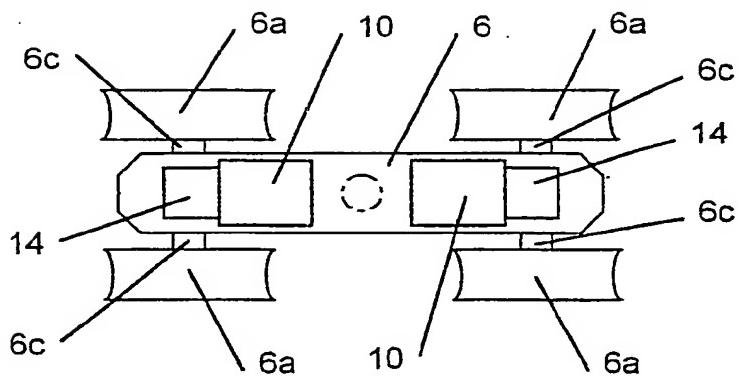
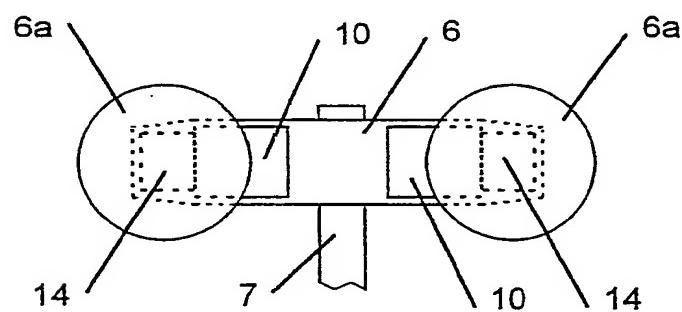
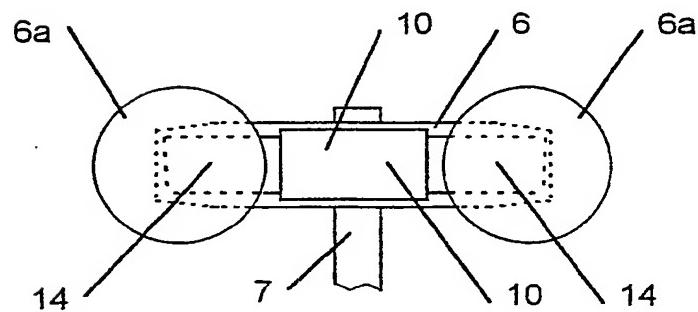
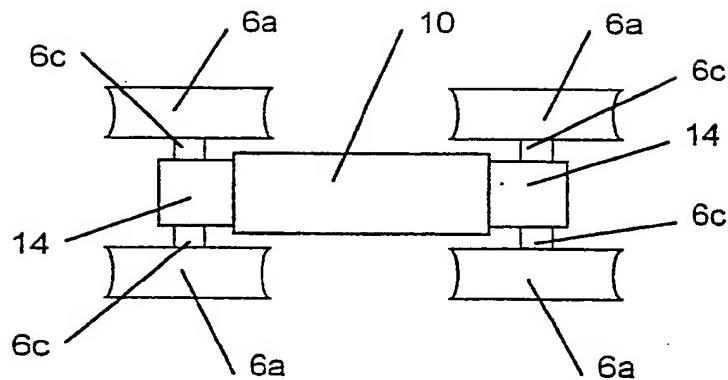
Fig. 10**Fig. 11****Fig. 12**

Fig. 13**Fig. 14**